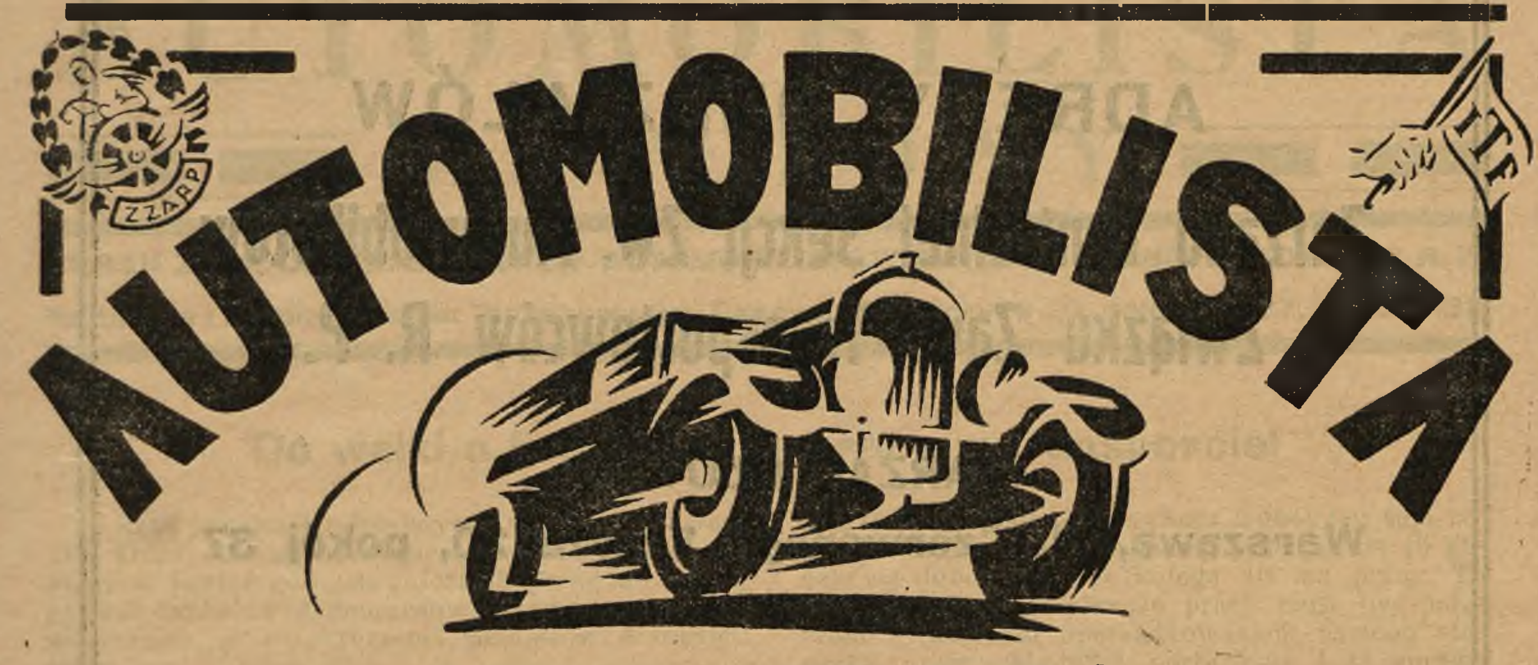
NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM
CENA 30 GR.
WARSZAWA — KRAKÓW — KATOWICE — POZNAŃ — WILNO — LWÓW — ŁÓDŹ
№ 9 LISTOPAD 1931 R. ROK III



ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zarządu Centralnej Sekcji Zw. Automobilistów Związku Zaw. Transportowców R. P.

ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

Bielsko — okr. sekr. Z. Z. A., Rossner, Republikańska 4.
Cieszyn — Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.
Grodno — Z. Z. T., Mieszczańska 2.
Kalisz — Z. Z. T., Marjańska 2.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. T., Plac Matejki 4, — sekr. okr.
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska.
Lwów — Z. Z. T., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. T., ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Sienieżycka 24.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszyca 2.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. T., Pl. Dąbrowskiego 42.
Radom — Z. Z. T., Emiljanów Al. ul. J. Malczewskiego 10.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Ternowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książęce.
Warszawa — Z. Z. T., ul. Czerwonego Krzyża 20.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Wileńska 17.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Włocławek — Z.Z.A. Z.Z.T., Kościuszki 6. Klub Robotniczy.
Żywiec — Kania Michał.

Nr. 9. LISTOPAD 1931 R. Rok III

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

Do walki o krótszy czas pracy w transporcie!

Rząd wystąpił z inicjatywą ustawy, na zasadzie której otrzyma uprawnienia do skracania czasu pracy w poszczególnych gałęziach pracy lub kategorjach zakładów. Jednocześnie mają być zwiększone sankcje za przekroczenie przepisów o czasie pracy.

Nie mamy zamiaru wdawać się teraz w krytykę tego ujęcia. Ruch zawodowy domaga się innej regulacji. Nie starczy — zdaniem naszem — *upoważnienie* do skracania czasu pracy. Wielkie rozmiary i niezwykłe przeciąganie się kryzysu nakazuje stosowanie środków stanowczych. Do takich należałoby powszechne skrócenie czasu pracy do 40 g. tyg., ale bez obniżania zarobku tygodniowego. Do czegóż bowiem doprowadzi skrócenie czasu pracy z obniżeniem zarobków? Siła nabywcza ludności nic na tem nie zyska i odprężenie kryzysu nie nastąpi. A dla ludzi pracy będzie to conajwyżej zrównanie w nędzy, skoro obetną im i tak już nędzarskie zarobki.

A zatem owo ogólnikowe, nic nie mówiące upoważnienie nie odpowiada powadze sytuacji. Ponieważ jednak czynniki miarodajne ze swej strony wysunęły sprawę skrócenia czasu pracy, jako sposobu zmniejszenia bezrobocia, pragniemy im wskazać, ile jest w tym względzie do zdziałania na różnych terenach transportu. Napotykamy tu bądź bezkarne łamanie przepisów istniejących, bądź też brak wszelkiego uregulowania prawnego. I w jednym i w drugim wypadku nadmiernemu przewlekaniu godzin pracy jednych odpowiada bezrobocie innych, coraz bardziej rosnących grup robotników.

A więc w marynarce morskiej, wbrew ustawie o 8-godzinnym dniu roboczym, wprowadza się (jak to już doniósł poprzedni numer „Transportowca") 2 zmiany po 12 godzin na dobę, praktykuje się i wprowadza się 9 i 10-godzinny dzień pracy, w czasie pobytu w portach, redukuje się etaty załogi okrętowej.

Nie tylko więc sprawa dalszego skrócenia czasu pracy, dla zatrudnienia bezrobotnych marynarzy, ale nawet zastosowanie przepisów istniejących jest tu sprawą otwartą. A do tego władze ie potrzebują wcale nowych uprawnień.

Robotnik portowy jest całkowicie poza prawem. Przy systemie pracy na szychty, może si zdarzyć, że po przepracowaniu jednej ten sam robotnik idzie na drugą szychtę, pracując po 16 godzin na dobę, gdy jego kolega nie ma pracy. Tu jednak uregulowanie czasu pracy musi być połączone z prawnem uporządkowaniem samego stosunku pracy robotnika portowego. I ta sprawa sama naprasza się, by ją jak najszybciej załatwić.

W żegludze śródlądowej nie udało się, pomimo wysiłków naszego Związku, skończyć ze stanem bezprawnym. W rezultacie żeglugowcy zmuszani są do nadmiernej pracy i zdarzają się wypadki przedłużania dnia roboczego ponad 16 godzin. Znów byłoby wdzięczne pole do walki z panującem wśród żeglugowców bezrobociem, drogą zastosowania przepisów o czasie pracy i dalszego skrócenia poniżej 8 godzin dziennie.

Jeśli przejdziemy do automobilizmu, sprawa wprowadzenia przepisów o czasie pracy, w myśl naszych postulatów, rozłożonym na przestrzeni 40 godzin tygodniowo oznacza skończenie raz wreszcie z panującem dziś bezprawiem oraz ważne posunięcie w walce z bezrobociem wśród szoferów.

A jak się dziś sprawa przedstawia? Szoferzy w komunikacji autobusowej pracują po 18 godzin na dobę, a jeśli linja jest dłuższa, to i więcej. Wielu z tych ludzi nie może nawet korzystać z wypoczynku we własnem łóżku, lecz śpi po kursie w autobusie. Niema żadnej regulacji w międzymiastowej komunikacji ciężarowej. Szofer jeździ bez końca, zbierając towar po miastach.

I obecnie nastręcza się dla władz, jeśli pragną skończyć z tym stanem rzeczy, dobra okazja. Wydaje się koncesje przedsiębiorstwom autobusowym. Niechże więc władze poruszą tę sprawę w warunkach koncesji. Niech będzie w tych warunkach zaznaczone, że, gdy trasa w jedną stronę wymaga prowadzenia wozu przez 4 godziny, wóz musi być obsadzony przez dwóch szoferów. Należy wprowadzić książeczki, w których szofer i przedsiębiorca zaznaczać powinni czas wyjazdu i przyjazdu, co umożliwi kontrolę czasu pracy. Nie zapominajmy, również, że obowiązkiem szofera jest nietylko prowadzenie wozu, lecz konserwacja i naprawa.

Nielepsze jest położenie szoferów taksówek we wszystkich miastach. Ba, nawet gorsze! Szoferzy jeżdżą po 24 godziny na zmianie. Kierowcy osobowych aut prywatnych są ofiarami zupełnego

bezprawia. Mało to razy szofer późno w nocy czeka na „pana prezesa“ czy „dyrektora“ przed restauracją lub nocnym lokalem rozrywkowym a rankiem musi dzieci odwozić do szkoły, potem — rozjeżdżać z „panią prezesową“, a wreszcie — wozić samego „pana“, gdy ten nakoniec wstanie po nocnej zabawie Wszyscy odpoczywają, prócz szofera.

Zupełnie poza prawem są również robotnicy tragarscy, furmani firm przewozowych i ekspedycyjnych. Furman węglowy pracuje niekiedy od 6 rano, a kończy czasem pracę o 9, 10 wieczorem, zwłaszcza w sezonie. W firmach przewozowych furmani wyjeżdżają często przed 7-mą rano, a pracują do 7-ej i 8-ej wieczorem.

Te fakty wystarczą, by wskazać jak wiele jest do zrobienia, jeśli chodzi o ograniczenie czasu pracy w transporcie. Byleby tylko istniała dobra wola.

Dotąd w walce z kryzysem pracodawcy stosowali takie „środki“, jak redukcje, obniżki płac, zwiększanie godzin pracy.

Akcja dobroczynna w postaci „zupek“ nie jest bynajmniej skuteczną formą pomocy, a za środek walki z kryzysem uważana być nie może. Natomiast ścisłe uregulowanie i skrócenie czasu pracy sprowadzić musi zmniejszenie liczby bezrobotnych.

A więc czekamy na wprowadzanie ustawy, regulującej czas pracy w transporcie i komunikacji, wysuwamy nasz postulat maksimum 40 godz. pracy tygodniowo, jakkolwiek jesteśmy przekonani, że tylko solidarny wysiłek robotników pod wodzą klasowych związków zawodowych wybawi z nędzy ludzi pracy.

Walka o krótki czas pracy musi być przeniesiona na teren poszczególnych warsztatów. Sami robotnicy powinni domagać się skrócenia ich czasu pracy, zwracając się do oddziałów naszego Związku, by interwenjował u inspektorów pracy w wypadkach przekraczania istniejących przepisów, gdy one obowiązują i sami zabiegać o wprowadzenie tego postulatu w życie.

Organizowanie konduktorów autobusowych.

Jak wszelki inny Związek Zawodowy i nasza Organizacja dążyć powinna do objęcia swemi ramami wszystkich pracowników, zatrudnionych w danej gałęzi pracy, w danym zawodzie. Przytem należy zwrócić baczną uwagę na istnienie specjalnych grup w danym zawodzie, mających odrębne swe interesy. Te odrębne interesy należy uwzględnić, ułożyć specjalne, przystosowane do nich postulaty i w ten sposób trafić do danej grupy pracowników.

Pragniemy się podzielić z kolegami doświadczeniami członków Organizacji Wileńskiej w zakresie Sekcji Konduktorów Automobilowych.

Przedewszystkiem oddajemy im głos: Sekcja ta została zorganizowana w 1929 r. Działalność jej, zrazu była słaba, jak i każdej początkującej organizacji. Zarząd, wybrany 18. III. 1931 rozwinął propagandę, która skupiła 120 członków i z każdym dniem ilość członków się zwiększa. Zarząd Sekcji konduktorów prowadził i prowadzi walki z pracodawcami t. j. ze „Spółdzielnią Właścicieli Autobusów“ o lepsze warunki pracy dla swych członków. Pierwszym postulatem wywalczonym było, aby w komisji karnej Spółdzielni był przedstawiciel Sekcji Konduktorów i brał udział w każdem posiedzeniu. Dotąd tajne komisje karne Spółdzielnia urządzała sama, bez żadnej zgody osób zainteresowanych i rejestracji w odpowiednich urzędach. Ostatnio sprawa kol. Wacława Franckiewicza oparła się o Sąd Pracy i została wygrana. Sąd Pracy uznał za nieważne postanowienie komisji karnej Spółdzielni. Zarząd Sekcji Konduktorskiej wystąpił z projektem, aby wszyscy konduktorzy pod względem całego szeregu praw zostali zrównani z szoferami. Postanowiono opracować program walki, dotyczący uzyskania przez konduktorów prawa do funduszu prawnego, kasy samopocy i innych. W związku z uzyskaniem praw postanowiono zwiększyć opłatę członkowską o 50 groszy. Poważną bolączką konduktorów jest pobieranie przez właścicieli autobusów od pracowników kaucyj, które wynoszą do 2000 zł. zdarza się, że taki pracodawca, posiadając już kilka kaucyj bankrutuje lub przepisuje na inną osobę swą maszynę. Zarząd zwracał się w sprawie kaucji do Inspektora Pracy i na drogę sądową. Kilkudziesięciu właścicieli z pośród których wymienimy Moroza, Tuczyńskiego, Manturewicza i innych zostało skazanych po 500 zł. grzywny lub półtora miesiąca aresztu. Obecnie Zarząd Sekcji Konduktorskiej prowadzi walkę w sprawie nieprawnego wpisywania karnych godzin konduktorom przez kontrolerów spółdzielni, przyczem Zarząd Sekcji konduktorów wezwał wszystkich kolegów, którzy zostali ukarani godzinami karnemi w celu skierowania faktów Inspektorowi Pracy.

Teraz parę uwag:

Nie ulega wątpliwości, że zorganizowanie ludzi, pracujących na tych samych wozach, jakkolwiek w innym charakterze jest dla szoferów rzeczą ważną. Przecież pożądane jest jednolite występowanie w stosunku do pracodawców. Rozciągnięcie szeregu praw, o których mowa powyżej, utrwala związek solidarności konduktorów z kierowcami, a z drugiej strony organizatorzy zabiegają systematycznie o obronę konduktorów przed pracodawcami, o skończenie z bezprawnem ich położeniem. Tą drogą pójść winny inne nasze organizacje.

Jesteśmy pewni, że przykład Wilna da podnietę i w innych miejscowościach do organizowania konduktorów. Każdy kierowca rozumie jak bardzo jest pożądane, by człowiek, pracujący na jednym z nim wozie, u jednego pracodawcy, poczuwał się wobec niego do solidarności.

Sprawa drogowa a bezrobocie.

Wiele już pisała prasa ogólna i automobilowa o rozpaczliwym stanie drogowym w Polsce. Wiele też pisało się o tem że ustawa o Funduszu Drogowym, uderzająca w stan automobilizmu i tak nader wątły i niezadawalający, nie może tej sprawy rozstrzygnąć. Atoli cokolwiek nowe oświetlenie tego problemu przynosi artykuł wstępny w listopadowym numerze „Auta“. Raz jeszcze pismo to daje wyraz swemu poglądowi na wprost katastrofalny stan. „...Dziś już nie narzekamy, ale krzyczymy jak człowiek ginący w kataklizmie“. To prawda. Równą słuszność ma „Auto“, stwierdzając: „Obok bezrobocia i bezdomności sprawa drogowa stała się u nas najbardziej piekącym problemem, którego rozwiązanie jest pilną koniecznością. Jednakże rozwiązanie problemu drogowego przedstawia większe jeszcze trudności od rozwiązania tamtych dwóch, gdyż katastrofalny nawet stan dróg nie godzi jeszcze jak tamte bezpośrednio w egzystencję szerokich rzesz ludności i dlatego nie usprawiedliwia zastosowania środków wyjątkowych“.

Zachodzi tylko pytanie, czy między sprawą drogową a walką z bezrobociem — niema związku. Otóż związek taki jest.

Środkiem na dzisiejsze wielkie bezrobocie nie może być pomoc dobroczynna, ale środki stanowcze, uzasadnione przez niezwykłe rozmiary katastrofy. A więc, obok skrócenia czasu pracy, *planowa polityka zatrudnienia* bezrobotnych przez organizowanie wielkich robót publicznych — to jest w pierwszej linji budowa dróg i naprawa istniejących. Zarazem, z naszego punktu widzenia, to jedyny sposób, by mógł się rozwinąć na wielką skalę ruch automobilowy, by komunikacja międzymiastowa samochodami, która dopiero pierwsze kroki postawiła, mogła sieć swą rozszerzyć i zatrudnić większą liczbę ludzi.

Pod tym względem możemy się powołać na jedna z ostatnich uchwał Komisji Centralnej Zw. Zaw., która raz jeszcze przypomniała żądania klas, ruchu zawodowego: uruchomienia robót publicznych, skrócenia czasu pracy, ubezpieczenia na starość, zwiększenia pomocy dla bezrobotnych i sprawiedliwego podziału wytworzonych dóbr przez wydatne podniesienie płac, — podnosząc z całym naciskiem, że w realizowaniu tych postulatów nie może być przeszkoda brak złota lub chęć utrzymania dotychczasowych podstaw waluty, gdyż żadne względy na utrzymanie zasad dzisiejszego ustroju finansowego — nie mogą być silniejsze nad wzgląd na utrzymanie zagrożonego dziś życia ludzkiego.

K. C. Z. Z. zdaje sobie sprawę, że żądania te, chociaż odpowiadają potrzebom mas pracujących całego kraju — nie będą spełnione przez Rząd obecny. To też walka o te żądania musi być zarazem walką o zdobycie władzy, która potrafi podporządkować całe życie gospodarcze interesom i potrzebom ludności.

Tak więc budowa dróg, konieczny warunek rozwoju automobilizmu jest zarazem jednym z najważniejszych sposobów walki z bezrobociem w myśl naszych postulatów.

Nowości automobilowe.

Doroczny, jesienny Salon Automobilowy w Paryżu jest najważniejszem wydarzeniem z dziedziny automobilizmu, tutaj bowiem pojawiają się najnowsze modele samochodowe z całego świata i ujawnia się kierunek, w jakim zdąża produkcja.

Podstawową sprawą automobilizmu w chwili obecnej jest sprawa *małych, tanich wozów*. Przez „małe" nie należy rozumieć dwu osobowych. Nowości tegoroczne dotyczą niewielkich wozów z czterema siedzeniami, przyczem waga takiego wozu wynosi rzadko poniżej 1.000 kg. i pojemność motoru wynosi conajmniej 1 litr. Z francuskich małych wozów wchodzą w grę wozy firm: Citroen i Peugeot. Są to jednak przeważnie wozy standardowe, bardzo starannie skostruowane. Standardowy charakter ma też jednolitrowa limuzyna niemiecka Brennabor o czterech siedzeniach. Peugeot, typ 201 został wyposażony w łamane osie. Wozy tego typu łączą taniość z wygodą. Ciekawa konstrukcja firmy Rover przedstawia dwucylindrowy motor w kształcie V, chłodzony powietrzem, mieszczący się z tyłu. Ale obciążenie tylnej osi ciężarem siedzenia i motoru nie jest zbyt dodatnią okolicznością. Podobne umieszczenie występuje w innym wozie angielskim — Trojan. Angielskie firmy dały też prócz tego malutki motor sześciocylindrowy o pojemności 1,1 litra (firma Rosengart — francuska licencja Austina).

Firma Hispano — Suiza wypuściła model *dwunastocylindrowy*, przyczem cylindry ułożone są w formie V. Podobnie firma Horch wystąpiła z motorem dwunastocylindrowym o pojemności 6 litrów, 120 koniach mocy, o synchronizowanej skrzynce przekładniowej z wolnobiegiem.

Mówiliśmy już o niezależnem zawieszeniu kół, typu 201 Peugeot. Otóż pojawiły się zupełnie nowe typy wozów tego rodzaju, o niezależnem zawieszeniu wszystkich kół. Tu należy sześciocylindrowa mała maszyna Mercedes — Benz 1,7 litrów poj. motoru. Brennabor przedstawia tego rodzaju mały wóz sześciocylindrowy z napędem na przednie koła. Wymienić też należy konstrukcję sześciocylindrową, firmy Donnet, z napędem na przednie koła.

Gdy przed laty pojawiły się pierwsze wozy z wolnym biegiem, wydawało się, że ta konstrukcja, zrozumiała u roweru, w samochodzie nie będzie miała wielkiego zastosowania. Korzyści wolnego biegu są ważne: możność zmiany biegów bez wyłączania sprzęgła, oszczędność na benzynie i oliwie, oszczędność pracy, zużycia silnika i przekładni. Urządzenie to występuje w 90% wozów amerykańskich. Wolniej posuwa się to w Europie. Tu wolny bieg stosuje się na zamówienie (Mathis, Horch). Oto Chrysler wystąpił w Paryżu z tanim szterocylindrowcem o wolnobiegu.

Renault przeszedł na zwykłe płaskie chłodnice, Citroen wystąpił z większemi i taniemi modelami C. i C.. Ford wprowadza dwa typy: większą czwórkę o 60 koniach i tanią ósemkę, podobną do dotychczasowych typów.

Jubileusz Roberta Boscha.

Założyciel słynnych zakładów samochodowych, Robert Bosch obchodził swoje 70-te urodziny we wrześniu r. b. Już w r. 1887 zastosowały zapłon magnetyczny do motorów gazolinowych miał z czasem przesądzić o rozwoju automobilizmu. Magneto Boscha zdobyło w ciągu paru lat kulę ziemską. Bosch pracował w dalszym ciągu nad ulepszeniem zapłonu, a jednocześnie nad metodami fabrykacji. O jego społecznem nastawieniu świadczyć może fakt, że jeszcze przed 25 laty wprowadził 8-o godzinny dzień roboczy. Po wojnie zakłady Boscha zmieniły się w spółkę akcyjną i znacznie rozwinęły.

Wszycy Członkowie jeżdżą na benzynie, poleconej przez Zarząd Związku. Bloczki uprawniające do premji za benzynę wydaje Sekretarjat Związku od 9 do 15 i od 18 do 20.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Warszawa.

DO WŁAŚCICIELI POJEDYNCZYCH DOROŻEK.

Dnia 29 listopada odbędzie się zebranie właścicieli wozów z porządkiem obrad:

1) Podatek drogowy.
2) Bezpł. porady prawne, a obrona w sądach.
3) Kasa pogrzebowa.
   Kasa pomocy
4) Przyjmowanie Szoferów.
5) Wybory Władz Sekcji.
6) Wolne wnioski.

Sprawy, objęte wyżej umieszczonym porządkiem zebrania są ważne dla życia organizacji i pojedyńczych właścicieli dorożek.

Wszyscy na zebranie!

POSTÓJ PRZED DOMEM ŻOŁNIERZA.

Komisarjat Rządu zarządził wyznaczenie postoju dorożek w uliczce bez nazwy, biegnącej od placyku przed Domem Żołnierza w dół do Wisły.

Dorożki w ilości 15 sztuk winny stanąć u wylotu tej uliczki na wspomniany wyżej placyk, przy skarpie od strony ul. Zygmuntowskiej.

PRZYSZŁOŚĆ DOROŻEK SAMOCHODOW. W WARSZAWIE

W czasie rozwoju przemysłu samochodowego, przedsiębiostwa dorożek samochodowych były w posiadaniu przeważnie ludzi nie mających z tym fachem nic wspólnego. Ówczesne dość dobre, zarobki pozwalały na spłatę wozu, utrzymanie się jednemu przedsiębiorcy i kilku szoferom z jednej taksówki. Dziś ze względu na spadek zarobków na dorożkach samochodowych, ludzie, którzy sami nie jeżdżą, musieli się wyzbywać swych samochodów na rzecz szoferów, którzy z dość dużemi stratami, pobrali dorożki na wypłat. Szoferzy podjęli się tych wypłat, w niejednym wypadku dość dużych, gdyż jeszcze przed rokiem mieli nadzieję, że w ówczesnych warunkach zdołają wypłacić i będą mieli swoje samodzielne warsztaty pracy. Z samochodu jednego nie mogły się utrzymać 2 rodziny szoferów i rodzina przedsiębiorcy, lecz sam szofer wprawdzie nie robił interesu, ale mógł się utrzymać i utrzymać w należytym porządku swój samochód. To też można było liczyć, że przy ciężkiej pracy, wtedy, kiedy szofer dokonywa sam remontu, a nawet sam lakieruje, sam staje się siodlarzem — da sobie radę, ażeby utrzymać ten warsztat pracy. I stąd dziś szoferzy są posiadaczami w 80% warszawskich dorożek, lecz sytuacja o tyle się zmieniła, że dziś i szoferom trudno będzie utrzymać zdobyte w bardzo ciężki sposób warsztaty pracy, acz niewiadomo, kto po nich będzie spadkobiercą. Bo po ludziach, którzy nic nie mieli wspólnego z naszym fachem t. j. sklepikarzach, policjantach, maglarzach, — szoferzy zostali spadkobiercami. Kto będzie spadkobiercą po szoferach? Prawdopodobnie, że w tej sytuacji jaka dziś istnieje spadkobiercami tymi zostaną warszawskie trupiarnie samochodowe. Dziś niema nabywców na samochody.

Sytuacja bodaj-że straszna. Szofer może zarobić, na dobę 20 — 30 złotych, z których musi opłacić garaż, podatek dochodowy, obrotowy i jeszcze na dobitkę złego przypada podatek drogowy w sumie 40 zł. miesięcznie, a w tej sytuacji i szoferzy nie wytrzymują.

Przecież w dobrym okresie czasu dobry rzemieślnik potrafi zarobić 20 zł. bez swoich narzędzi pracy, bez swego warsztatu pracy. Dzisiejszy szofer, żeby zarobić 20 zł., musi dać samochód i benzynę i odpowiedzialność za ewentualny wypadek, tak że dla niego samego niewiele pozostaje. Ludzie ci muszą ratować swoje warsztaty pracy, tak ciężko zdobyte, nieraz jeszcze całkowicie nie spłacone i w tej najgorszej sytuacji mają Koncerny Samochodowe wypuścić 150 nowych samochodów. Zdajemy sobie sprawę, że uzyskają koncesję z nowym odrębnym kolorem. Taki nowy luksusowy samochód miałby na Warszawę powodzenie, reszta zaś taksówek stałaby całymi dniami na mieście. Organizacje Automobilowe zdają sobie sprawę, że Magistrat narazie odmówił koncesji tym przedsiębiorstwom. Jednak jak zwykle u nas się w Polsce dzieje może znajdą drogi i poparcia, uzyskają wspomniane koncesje, a wtedy Organizacje Zawodowe muszą wystąpić przeciwko udzielaniu koncesji Koncernom, wychodząc z tego założenia, że gdyby w obecnym momencie wypuściły duże przedsiębiorstwa jeszcze 100 czy 200 samochodów, to ponieważ szoferzy jeżdżą na 30% od ogólnego zarobku, więc mieliby głodowe płace w samych tych przedsiębiorstwach, a jeszcze gorsze mieliby pozostali szoferzy na wozach u właścicieli pojedyńczych wozów. Przedstawiciel naszego Związku na Komisji Międzyzwiązkowej postawił wniosek, ażeby Zwiazki wystąpiły przeciwko udzielaniu koncesji ogromnym przedsiębiorstwom w obecnym czasie.

O stanie ruchu samochodowego świadczy wygląd Warszawy. Na stacjach stoi po 20 wozów, szoferzy w nich śpią lub zajmują się lekturą. Dawniej o godzinie 7 — 8 był straszny ruch na mieście, wozy niemal wszystkie były w ruchu, dziś zaledwie gdzieś przeleci pojedyńczy wóz. Warszawa ma wygląd miasta wymarłych, wszystkie wozy na postojach; już zamało stacyj, nie mają gdzie stać wozy. Potrzeba nowych stacyj.

Łódź.

O JEDNOŚĆ RUCHU ZAWODOWEGO SZOFERÓW.

Dnia 15 listopada odbyło się w Łodzi zebranie szoferów z udziałem sekret. generalnego Z. Z. T. kol. Rongiens. Przedstawiciele Związku, utworzonego przez BB., zwrócili się do naszego Oddziału Łódzkiego, proponując połączenie w jedną organizację. W związku z tem oświadczył kol. Rongiens, że połączenie jest pożądane i możliwe, ale *tylko na gruncie klasowego ruchu zawodowego, skupionego w Związku Stowarzyszeń Zawodowych*. Zgromadzeni i delegaci zgodzili się z tem stanowiskiem i pertraktacje, zmierzające w kierunku dalszej konsolidacji ruchu zawodowego szoferów są w toku.

W dalszym ciągu zebranie omawiało sprawę bezrobocia. Kol. Rongiens wygłosił referat, w konkluzji którego wykazał że oddziały związków i członkowie muszą wszystko uczynić, co od nich zależy w sprawie przestrzegania czasu pracy, że należy powiadamiać inspektorów pracy o wszelkiem łamaniu ustawowych norm, albowiem ścisłe przestrzeganie tych przepisów oraz skrócenie czasu pracy są to właściwe metody walki z bezrobociem.

Dnia 6-go każdego miesiąca wypłacamy premje należną za wybraną benzynę i oleje na stacjach Związkowych. W listopadzie Sekretarjat wypłacił swym członkom 3.241.97 zł.

Poznań.

ZEBRANIE PLENARNE ODDZIAŁU POZN. ZW. ZAW. AUTOMOBILISTÓW RZ. P. W DNIU 4. XI. 1931.

Zebranie zagaił kol. prezes Krzekotowski i przedstawił następujący porządek dzienny: 1) Zagajenie. 2) Odczytanie protokółu. 3) Komunikaty zarządu. 4) Sprawa walnego zebrania. 5) Sprawa połączenia kasy pośmiertnej oddz. pozn. z kasą pośmiertną okręgu śląskiego. 6) Wolne głosy. 7) Wnioski 8) Zamknięcie.

Powyższy porządek dzienny, przyjęto, poczem odczytano protokół z poprzedniego zebrania, który również został bez poprawek przyjęty.

Przystąpiono do zarządu: a) zakomunikowano zgon jednego kolegi z Chodzieży, którego pamięć uczczono przez powstanie. b) przedstawiono sprawozdanie sekretarjatu za okres od 7. X. 4. XI. 31. Rozpraw w Sądach było 8, w wyniku których wygrano 3 sprawy na łączną sumę 1.248.85 zł., pozatem w sprawie o najechanie w Sądzie Administracyjnym uzyskano wyrok uwalniający. c) zakomunikowano, że zgodnie z wnioskiem kol. Haufego przedłoży zarząd główny sprawę kilkujęzycznych legitymacyj związkowych Wydziałowi Wykonawczemu do dalszego załatwienia. Wydział ten rozpatrzy również sprawy opodatkowania benzyny na rzecz bezrobotnych szoferów. d) odczytano pismo Zrzeszenia Z. Z. Aut. z dnia 1. X. 31. będące odpowiedzią na nasze pismo z dnia 10. X. 31. w sprawie zwołania wspólnego ogólnego zebrania informacyjnego. Treść tego pisma jest tak arogancka, że nad niem należy przejść do porządku dziennego. e) Zakomunikowano przebieg konferencji Rady Zw. Zaw., która odbyła się w dniu 31 października 1931 r. Przedmiotem obrad było przedewszystkiem polecenie Komisji Centralnej Związków Zawodowych, aby poszczególne związki nie brały udziału w Komitetach walki z bezrobociem, gdyż utworzono je poto, aby cały ciężar utrzymania bezrobotnych przerzucić na barki samych pracowników, którzy i tak ponoszą już wielkie ofiary. Pozatem Komitety są tak ukonstytuowane, że uniemożliwiają związkom przeprowadzenie należytej kontroli nad funduszami. Rada następnie zajęła stanowisko co do kwestji skrócenia czasu pracy dla pracowników. Rząd wydał polecenie, aby Inspektorzy pracy zwracali się do przedsiębiorstw z prośbą o skrócenie czasu pracy do 6 godz. dziennie. Ponieważ sprawy tej nie ujęto w ramy ustawy, lecz tylko w formie prośby, Rada postanowiła, zgodnie z poleceniem Komisji Centralnej zażądać w tym kierunku wydania ustawy z zagwarantowaniem, że poziom zarobkowy nie ulegnie zmniejszeniu.

Wreszcie Rada Związków Zawodowych rozpatrzyła polecenie Komisji Centralnej do solidaryzowania się z akcją, żądającą powszechnego rozbrojenia, wzgl. zmniejszenia zbrojeń, w związku z mającą się odbyć w tej sprawie Konferencją Ligi Narodów.

Nad powyższemi komunikaty wywiązała się obszerna dyskusja, w rezultacie której zebrani oświadczyli się za poparciem akcji pomocy dla bezrobotnych. Następnie zdał kol. Karpiński relację z konferencji, odbytej w dniu 22. października 1931 r. w sprawie walki z wypadkami samochodowemi w Miejskim Urzędzie Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Poznaniu. W wyniku tej konferencji, postanowiono urządzić tydzień propagandowy, mający na celu uświadamianie społeczeństwa.

Następnie *sekretarz Kaczmarek* oświadczył w swem przemówieniu, że co do znaczenia organizacji zawodowej, panuje wśród zorganizowanych lub niezorganizowanych szoferów błędne zapatrywanie. Powszechnie prawie uważa się organizację zawodową, za instytucję, przeznaczoną do udzielania jaknajwiększych świadczeń materjalnych, podczas gdy ze swej strony stara się organizacji dać jaknajmniej. Nie bierze się jednakowoż pod uwagę, że organizacja zawodowa jest czynnikiem walki o poprawę bytu i o sprawiedliwe ustawodawstwo społeczne i zawodowe. Celem wykazania, jakie wielkie zasługi dla poprawy stanowiska socjalnego mają związki, przedstawił mówca krótki zarys historyczny ruchu zawodowego, dzięki któremu położenie socjalne doznało wielkiej poprawy. Zrozumienie organizacji zawodowej winno iść właśnie po tej linji świadczenia zaś związkowe należy traktować jako zadanie drugorzędne.

Zgromadzeni jednogłośnie uznali za bezcelowe prowadzenie pertraktacyj z Zrzeszeniem, również jednomyślnie postanowiono na pismo Zrzeszenia nie odpowiadać.

Przystąpiono do sprawy połączenia kasy pośmiertnej oddz. pozn. z kasą pośmiertną oddziału śląskiego. Odczytano statut oddz. śląskiego, z którego wynika, że po opłaceniu 6 do 60 składek, należy się zapomoga pośmiertna w kwocie 500 zł. zaś po 60 składkach 1000 zł. Żony otrzymują połowę. Należy jednak miesięcznie ze składki posyłać Śląskowi 50 groszy.

Sprawę tę postanowiono przedłożyć walnemu zebraniu do zatwierdzenia.

Następnie podał kol. prezes Krzekotowski, że następne zebranie będzie nadzwyczajnem walnem, na którem powzięta będzie uchwała co do wyasygnowania kwoty na rzecz bezrobotnych.

Uchwalono pozatem wniosek kol. Karpińskiego, aby ogłoszono bojkot „Nowego Kurjera", który w napastliwy sposób atakuje naszą organizację.

Koło.

SPAWKI BEZCZELNYCH WYZYSKIWACZY.

Pragniemy, by koledzy z innych oddziałów usłyszeli coś o strasznym wyzysku, jaki u nas panuje, i wspólnemi siłami dążyli do silnej organizacji, jeżeli nie chcą być ofiarnym kozłem wyzysku przedsiębiorców samochodowych, jak jest u nas.

Zdarza się, że pracodawcy „łaskawie" ofiarują 100 zł miesięcznie (na linji Kłodawa — Koło), lub też wyręczają się pachołkami bez praw jazdy, którzy rozbijają wozy po drogach i kaleczą pasażerów. Wypadek taki zdarzył się na szosie Koło — Dąbie, dnia 31 — X. b. r. Autobus, kursujący na linji Koło — Dąbie — Łódź, prowadzony przez niejakiego Miszczaka, oczywiście bez prawa jazdy, na 8 kilometrze, między Kołem a Dąbiem, w szalonym tempie biegu maszyny, przewraca się do góry kołami na równej drodze, grzebiąc pod szczątkami maszyny około 20 pasażerów, w tym 8 czy 9 osób odnosi cięższe lub lżejsze obrażenia, na szczęście nie śmiertelne. Zaznaczamy, że ów Miszczak to narzędzie w ręku różnych Brystoskich, Krzywanowskich, Kozaków i innych wyzyskiwaczy z pod ciemnej gwiazdy, którzy płacą swoim pomocnikom, ludziom dorosłym, **aż po *10 zł. tygodniowo,*** a owemu Miszczakowi, człowiekowi obarczonemu rodziną, aż całe 15 zł. tygodniowo. Zaznaczamy, że ci wszyscy powyżej wymienieni, to świeżo upieczeni szoferzy, co z handlarzy koni, furmanów, handlarzy drobiu, cieląt, handlarzy futer, porobili się zawodowymi szoferami.

Należy zaznaczyć, że w dniu katastrafy, gdy nasi członkowie zostali powołani jako eksperci i wykryli przyczynę katastrofy, nastąpiła istna orgja obelg i obmów, ze strony rozbijaczy, zwłaszcza w osobie niejakiego pana Casanowskiego, także wielkiego przemysłowca autobusowego przeciwko naszym towarzyszom.

Tak to przedsiębiorcy-wyzyskiwacze są zarazem szkodnikami publicznymi.

Zw. Zaw. Transportowców nietylko broni robotników przed wyzyskiem, ale także reprezentuje interes i honor zawodu.

Kraków.

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE
Z DNIA 28 PAŹDZIERNIKA 1931 R.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zagaił kolega Wachowicz, witając zebranych, przedstawił zebranym cel Nadzyczajnego Walnego Zgromadzenia, następnie na przewodniczącego poprosił Kol. Prezesa Z. Z. T. Adamczyka. — Kolega Adamczyk przyjął przewodnictwo, udzielając głosu kol. Bujasowi. Kolega Bujas wygłosił dłuższy referat na temat kwalifikacji dorożek samochodowych i podziału stanowisk z krzywdą wielu właścicieli, którzy, będąc jeszcze zadłużonymi za nabyte dorożki na weksle, nie są w stanie wywiązać się z płatności tak podatkowych jakoteż i wekslowych. Zwrócił się równocześnie do wszystkich tych, którzy niedpowiedniem wyznaczeniem stanowiska dorożkarskiego czują się pokrzywdzonymi, aby się w tej sprawie wypowiedzieli.

Następnie zabrał głos generalny sekretarz Z. Z. T. z Warszawy, Stanisław Rongiens, analizując w dłuższym i nader rzeczowym referacie sprawę organizacji, odbierania prawa jazdy, egzaminy psychotechniczne, zamknięcie szkół; jeśli chodzi o prawa jazdy, prawa te należy wydawać na wszystkie pojazdy dopiero po trzech latach. Podał, że Zarząd Główny Z. Z. A. wystosował do Ministerstwa Robót Publicznych memorjał. W sprawie kar administracyjnych, należy wystąpić u władz kompetentnych, aby ograniczyć wysokość tych kar. Następnie wspomniał o sądach automobilowych i nadmienił, że odbyto konferencję z Touring - Klubem i innemi zrzeszeniami automobilowymi w sprawie wniesienia memorjału do władz sądowych R. P., aby sprawy automobilowe rozpatrywane były przez specjalne sądy, opierające się na fachowości z dziedziny automobilizmu. W sprawach szoferów będzie występował przedstawiciel rzeczoznawca.

Co do czasu pracy mówca wyjaśnia, że szoferzy tak jak wszyscy inni pracownicy fizyczni podlegają ustawie o czasie pracy. Prawa jazdy, w myśl ustawy, może odbierać zawsze ta władza, która je wydała a nawet z pominięciem uchwały sądu t. j. jeśli nawet sąd nie zatrzyma, władza wydająca prawo jazdy może to prawo zatrzymać, według swego orzeczenia. Dalej mówca zaznacza, że odbieranie prawa jazdy powinno się odbywać nie przez jednego urzędnika, ale przez komisję, złożoną z trzech do czterech osób, a między tymi i z przedstawiciela Z. Z. A. Następnie mówca wyjaśnia, że, aby ustawę o odbieraniu prawa jazdy mieć możność uchylić, trzeba u władz miarodajnych poczynić starania przez Z. Z. A.; wymaga to jednak, by wszyscy szoferzy należeli do swej najstarszej zawodowej organizacji t. j. do Związku Zawodowego Automobilistów. W sprawie funduszu drogowego, należy zająć stanowisko takie, aby był wymierzany podatek od opon samochodowych, smarów, benzyny, czyli dażyć do znowelizowania ustawy. W sprawie najważniejszej dla nas zawodowych automobilistów t. j. sprawy płacy, należy się starać zawierać umowy zbiorowe, stawiać jasne warunki wynagrodzenia, aby w przyszłości można było dochodzić swych praw na drodze sądu pracy.

Następnie zabrał głos Prezes Z. Z. T. Kol. Adamczyk z Ka-

FELJETON

Szofer taksówki 419.

Szalona śnieżyca. Miasto zasypywane grubemi płatami śniegu, układało się melancholijnie do snu, mrugając sennie fioletowemi kulami latarń. — Obok kawiarni Wiedeńskiej, stoi rozciągnięty rząd taksówek, których małe, czarne pudła drapuje białym gronostajem śnieg. Ulice opustoszałe... ostatni przechodnie szybko umykają do ciepłych domów.

Przed pierwszą taksówką pojawiła się wysmukła sylwetka, otulona szczelnie futerkiem. Wolny? — Tak jest! Wsiadła. Dokąd proszę? — Listopada Nr. 9... Ostry snop świateł, wóz drgnął, ruszyli. Motor dyszał ciężko, przebijając się przez ulice, zasypane grubą warstwą śniegu. Czerwona żarówka umieszczona przy manometrach, rzucała matowy refleks na twarz szofera. Pasażerka z ciekawością obserwowała wytężoną współpracę kierowcy z ciężko pracującym motorem. Twarz jego, chociaż źle ogolona, o ostrym, wydatnym i to szczególne, bardzo... sympatycznym profilu, była skupiona, wzrok wbity w szybę, badał drogę przed wozem, mimo to ręce jego wprawnie manipulowały w ciemności, poruszając jakieś przekładnie i manetki. Wóz stanął.

Numer... proszę pani — rzekł, zapalając światło w limuzynie. Przy świetle z ciekawością przyglądała się jego twarzy. — Ładny chłopak... ale jakże ubrany! Okropne szalisko i obrzydliwy gruby kożuch. Szofer czekał niezdecydowany. Ile się należy? — zapytała, rumieniąc się mimowoli. 3.60 groszy, proszę pani. Podała banknot. Niestety nie mam tyle pieniędzy, ażebym mógł wydać. Proszę poczekać! Lekko wyskoczyła i zgineła za żelaznemi sztachetami w milczącym ogrodzie. — Po chwili wróciła. — Proszę pana, może pan mi pomoże? Zaciął się zamek u drzwi wejściowych i nie mogę otworzyć. — Służę pani najchętniej. Udali się razem. — Nacisnał silnie klucz i drzwi stanęły otworem. Odwrócił sie i chciał odejść do wozu. Proszę za mną! — powiedziała krótko. Przeszli ciemny hall, potem jakiś przedpokój i wreszcie otwarła drzwi. Krótki trzask kontaktu i pokój zalało marzące światło, sączące się z pod abażura.

— Proszę usiąść, poszukam drobnych. Na stoliku w etui są papierosy, jeśli pan pali — dodała i znikła za kotarą. Usiadł — ciepło i jakieś subtelne zapachy perfum, rozmarzyły go. Sennie wodził wzrokiem po cichym, eleganckim pokoiku. Nagle ujrzał duży obraz zatytułowany „Wiosna". Podszedł, podziwiając przepiękną kompozycję o wspaniałym kolorycie. Kotara uniosła się — stanęła, bez futerka w balowej sukni ze złotej lamy i koronek. Przypatrywała mu się przez chwilę z przyjemnością. Miał, ciemne, lekko zfałdowane włosy, twarz męską regularną, zarumienioną od mrozu, stalowe oczy w zachwy

towic, referując obszernie sprawę organizacji i połączenie z I.T.F. Podaje, że wszystkie lokalne Związki szoferów scentralizowały się w r. 1926 w jedną wspólną organizację pod nazwą Związek Zawodowy Automobilistów R. P. z centralą w Warszawie, aby mieć przez to wpływ na załatwianie wszelkich spraw, złączonych z zawodem kierowcy. Zaznacza, że obecnie Z. Z. A. połączył się z Związkiem Zawodowym Transportowców R. P. a przez to połączenie powstała jeszcze silniejsza organizacja zawodowa dla wspólnej akcji w sprawach pracowników Transportu i Komunikacji.

Następny mówca Przewodniczący Rady Związków Zawodowych, Przybyś w dłuższym, jasnym i rzeczowym wywodzie przedstawił sytuację światowego kryzysu gospodarczego oraz panującego bezrobocia.

Kol. Rongiens, zabierając głos po raz wtóry, scharakteryzował osoby ,założycieli nowego Związku szoferów na terenie Krakowa, którzy przez swą długoletnią przynależność i piastowanie godności członków zarządu Z. Z. A., oddziału w Krakowie, nie wykazali nigdy, że są jednostkami wartościowemi dla organizacji. Znając tych panów, możemy być pewni, że organizowany przez nich związek nie daje należytej gwarancji, a temsamem nie może się przedstawiać społeczeństwu w roli „uszczęśliwiaczy szoferów".

W wolnych wnioskach zabierali głos koledzy, apelując do kolegów kierowców, aby się wpisywali na członków Z. Z. A.

W sprawie odpowiedniego informowania o zebraniach i zgromadzeniach kolegów, Kolega Prezes Adamczyk podniósł, że należy w przyszłości częściej zwoływać Zebrania Kolegów i uświadamiać ich o poczynaniach Związku.

W końcu Kol. Adamczyk, streszczając cel i zadanie Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia, zaapelował jeszcze raz do zebranych, aby się przyłączyli do wspólnej pracy, zapisali się do Związku i wpływali na resztę kolegów dotąd niezorganizowanych, aby i oni wreszcie zrozumieli potrzebę organizowania się, korzyści organizacji i wstąpili licznie do Związku.

Na tem Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zakończono

DYŻURY SEKRETARJATU.

Sekretarjat Oddziału Krakowskiego zawiadamia kolegów że: godziny urzędowe są od 12-tej do 1-szej i od 6-tej do 9-tej wieczór.

Apeluje do kolegów, aby Związek odwiedzali, zapisywali się na członków, a wszelkie porady w sprawach zawodowych i prawnych w miarę możności udziela się w Sekretarjacie.

ESPERANTO.

Zawiadamia się członków, że w naszym lokalu odbywają się kursa języka międzynarodowego „Esperanto", który to polecamy kolegom jako niezbędny dla kierowców samochodowych, tem więcej, że język ten, jako międzynarodowy, jest używany w całym świecie, a Poska, jako kolebka esperanta, winna przodować przed innemi Państwami Europejskiemi. Zawiadamiamy kolegów, że wychodzi też czasopismo esperanckie pod tytułem „Juna Samideano" czyli „Młody Współideowiec", wszelkie podręczniki języka esperanto (który jest bardzo łatwym do

---

cie utknięte w obrazie. Interesują pana obrazy? — zapytała cicho.

— O tak! Jeżeli są tak mistrzowsko ujęte jak ten. Ów prześliczny akt kobiecy, na tle kwitnących jabłoni rozplanowanych harmonijnie i tyle, tyle słońca, istna powódź... Słuchała, zdziwiona. Przepraszam... wydaje się to pani zapewne dziwnem.

— Jeżeli mam być szczerą to tak! Pan się doskonale zna na malarstwie. Owszem... to jest cośkolwiek — bąkał. Dziwi mię, że taki człowiek, jak pan, jest szoferem taksówki. — Dziwić się pani będzie, jeżeli powiem, że między szoferami na taksówkach, są nieprzeciętne jednostki, a nawet wyjątkowe indywidualności.— Doprawdy ciekawam usłyszeć historję takiej jednostki — zawahała się. - - Naprzykład pańską. Och! moja jest najmniej ciekawą, ze wszystkich w tym wypadku — Zegar wydzwonił w pół do 12-tej. Spojrzała smutnie na wskazówki. Za pół godziny kończy się karnawał. Świat szaleje przy ostatniem tango, ludzie się bawią, śmieją... nawet służbę na dziś zwolniłam, ażeby się zabawili — mówiła z jakimś żalem i wstrząsła się na myśl, że po odejściu szofera, zostanie sama w swej rużej willi. — Nagle postanowiła. Czy zechciałby pan przez pół godziny dotrzymać mi towarzystwa? ,— zapytała z czarującym uśmiechem. — Czuję się dziwnie nieswoja w tym pustym domu sama. — Dodała tonem usprawiedliwienia. Spodziewam się, że pan nie odmówi? Opowie mi pan swoją historję przy lampce wina. — Oszołomiony zdjął kożuch, prostując okazałą postać w sportowym garniturze. W kieliszkach zaperliło się wino. A teraz słucham — rzekła, zapalając papierosa.

— Szoferzy taksówek jest to odrębny światek — zaczął — który grupuje jednostki z różnych sfer i o różnym poziomie intelektualnym. Począwszy od wykolejeńców i prostaków, aż do ludzi z uniwersyteckim patentem. Ja naprzykład jestem studentem politechniki...

— Ach! teraz rozumiem!... — uśmiechnęła się zalotnie i dolała mu wina. — Skłonił się i mówił dalej. — Ponieważ trzeba z czegoś żyć i opłacać kursa, więc w wolnym czasie jeżdżę na taksówce....

— — — — — — —

Tymczasem na ulicy, motor jął się niecierpliwić. Chodził jakiś czas na wolnych obrotach, wreszcie dwa razy kichnął, warknął wściekle i stanął. — Kierowca nie wracał. Śnieg otulał coraz grubiej i gęściej wóz, który czuł, jak koła obute w gumy grzęzną w głębokim śniegu. Zdumionemi ślepiami reflektorów, zaglądał w oświetlone okna willi

Dobrze już po północy, światło w oknie zgasło w przyległej sypialni... a po paru minutach zgasło zupełnie.... Maszyna przerażona jęła mrugać oszalałemi latarniami, czując jak w jej wnętrzu zamarza woda. A śnieżyca szalała..

Kazimierz Lewicki.

nauki) można nabyć oraz zasięgnąć wszystkich informacyj w lokalu Z. Z. A. Plac Matejki 4. Na kursa te uczęszczają pracownicy gastronomiczni, tramwajowi, kolejowi, jak również i kierowcy samochodowi za specjalną zniżką. Kurs trwa dwa miesiące, odbywa się dwa razy w tygodniu w dogodnych godzinach wieczornych, opłata minimalna t. j. za cały kurs 6 złotych. Wpisy przyjmuje się w lokalu Z. Z. A. od godziny 4 — 8 wiecz. z wyjątkiem niedziel i świąt. Uczcie się języka międzynarodowego Esperanto!

Zakopane.

TRAGICZNY WYPADEK KIEROWCY.

W Zakopanem miał miejsce tragiczny wypadek, który pociągnął za sobą życie kierowcy na autobusach turystycznych, ogólnie znanego ś. p. Romana Gajewskiego, długoletniego członka Z. Z. A. oddziału Zakopane. Tragizm wypadku jest tem większy, że ś. p. Gajewski, lat 31, w pełni sił i zdrowia, ojciec 3-ga nieletnich dziatek, zginął przez nieostrożne i niewprawne uruchomienie Autobusu „Skoda" przez właściciela tegoż, P. Jakóba Erlicha.

Przebieg wypadku był następujący: Dn. 25-go X. br. autobus „Skoda" znajdował się przodem na umywalni w garażu „Zaksam" (Zakopiańska Ska Samochodowa), po umyciu i zapuszczeniu motoru zajął miejsce za kierownicą właściciel tegoż P. Erlich, ś. p. Gajewski oraz pracownik garażu, który poprzednio uskuteczniał małą poprawkę w motorze, znajdowali się na przodzie maszyny. S. p. Gajewski miał wskazywać wyjeżdżającemu drogę — motor na dużych obrotach załączony mylnie zamiast wstecznego biegu na pierwszy bieg „skoczył" wprzód, w stalniej chwili ś. p. Gajewski odepchnął praktykanta Tadeusza Opielę w bok, temsamem ratując mu życie, lecz sam już nie zdążył odskoczyć i został chłodnicą przygnieciony do słupa, ulegając strasznemu zmiażdzeniu tułowia. Mimo natychmiastowej i gorliwej pomocy lekarskiej, nie dało się utrzymać tego młodego życia. Roman Gajewski zmarł w szpitalu w Zakopanem. Pogrzeb odbył się 28-go X. br. przy licznym udziale kolegów, znajomych i właścieli dorożek i autobosów. Złożono liczne wieńce u wyróżniał się wieniec z napisem: *Kochanemu Szefowi od Zakopiańskich Pomocników Samochodowych.*

Nie komentujemy tego tragicznego wypadku.

Ostrzegamy wszystkich zainteresowanych, aby nie zaniedbywali wszelkich środków ostrożności, pomni, że nieszczęśliwy wypadek zawsze czyha na życie ludzkie.

Lwów.

NĘDZNE METODY PANÓW Z „KORPORACJI".

Organizacja Zawodowych szoferów leżała od długich lat odłogiem i wszelkie prace nad skonsolidowaniem kierowców w Związku były celowo rozbijane przez różne machinacje kilku panów, trzęsących Korporacją Właścicieli dorożek samochodowych. Panowie ci, zakupiwszy sobie po kilka taksówek, chcieliby ani siejąc ani orząc, zbierać zarobki, podporządkowując sobie zajętych u nich szoferów, według swego widzimisię, nie oglądając się na żadne ustawy ani przepisy. Na kilkakrotne zwracanie się Zarządu Związku Automobilistów w sprawach zbiorowej umowy, wyeliminowania z dorożek osobników, którzy w rozmaity sposób dyskredytują nasz zawód i t. p., Korporacja oświadczyła, że z nami nie potrzebuje się zupełnie liczyć, twierdząc wręcz, że będzie wszelkiemi siłami dążyć do rozbicia Związku. Ta krótkowzroczna kliczka nie zdaje sobie sprawy, że sama podcina w ten sposób swoje interesy, zatrudniając za marne pieniądze i bez jakiegokolwiek ubezpieczenia na swych wozach ludzi niejednokrotnie niedostatecznie wykwalifikowanych. Ludzie ci licho wynagradzani, odbijają sobie to na pasażerach, pobierając wyższe opłaty lub zachowując się nieodpowiednio, co pozbawia kierowców zaufania publiczności, tem samem zmniejszając frekwencję pasażerów. Panowie ci, dbając o swoje interesy, zabagnili sprawę taksówek.

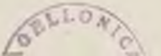
Obecny Zarząd pragnął zorganizować ogół szoferów, zapewnić należyte płace i ubezpieczenia, unormować pracę, przywrócić utraconą godność, a przedewszystkiem oczyścić atmosferę na taksówkach. Zaś prowodyrzy Korporacji rozgłaszają, że Zarząd Związku Automobilistów komunizuje. Nawet w Starostwie grodzkiem starali się urobić prezesowi opinję zagorzałego komunisty (sic!) li tylko dla tego, że wziął się energicznie do obrony spraw zawodowych szoferów, stojąc niezłomnie na stanowisku wywalczania im praw zapewnionych ustawą państwową.

Na ostatniem zebraniu właścicieli zaprosili jednak prezesa. Ten nie omieszkał im powiedzieć prawdę w oczy. Zarzucono mu publicznie, że w Związku są sami bolszewicy. Powiedział to niejaki Kudewicz, który od wielu lat marzy o fotelu prezesa Korporacji. Jest to szofer, który podczas wojny dorobił się trzech taksówek, obecnie uważa szoferów za gorszy gatunek ludzi, których obrzuca błotem. Jest tajemnicą poliszynela, że „Pan" ten, który mówiąc nawiasem nie nadaje się na szofera, ponieważ jest nerwowy i krótkowzroczn,y — ma lekkiego fijoła! Nawet Korporacja nie chce go widzieć w Zarządzie, lecz on chcąc się im przypodobać, a nawet wpraszając się do pracy w Zarządzie, oświadczył na publicznem zebraniu, że prezes Zarządu Automobilistów jest umysłowo upośledzony i stosuje bolszewickie zasady!!! Stał się śmieszną kukłą w ręku wytrawnych macherów (pp. Dascha, Landesa Malesa), zarzucając bezmyślnie antypaństwową działalność ludziom, którzy chcą poprawić byt kierowców. O słabej inteligencji tego „Pana" niech świadczy fakt, że po przeczytaniu artykułu zamieszczonego w „Dzienniku Ludowym" pt: „I szofer jest człowiekiem" zawołał: „To nie prawda, wszyscy szoferzy to bandyci i szubrawcy, szkoda stawać w ich obronie". Na zapytanie interlokutora, czy sądzi tak według siebie, odparł zaperzony „Tak, tak jest!" — Człowiek, który ma takie mniemanie o sobie nie może mieć lepszego o innych. Wobec przytoczonych faktów, Zarząd Zw. Zaw. Automobilistów, protestuje publicznie przeciwko tego rodzaju wystąpieniom Korporacji Właścicieli.

U ZAGRANICZNYCH KOLEGÓW.

AKCJA SZOFERÓW PARYSKICH.

Związek szoferów taksówek Okręgu Sekwany zwrócił się do radnych miejskich, by ci wywarli presję na właścicieli w kierunku rozciągnięcia na szoferów ustawodawstwa społecznego. Chodzi tu zwłaszcza o ustawę o czasie pracy, ubezpieczeniach społecznych, wypadkach przy pracy, orpoczynku tygodniowym. Żądanie swe szoferzy opierają na tym fakcie, że ruch taksówkowy podlega policji i władzom gminnym, jeśli chodzi o przepisy porządkowe, a z drugiej strony przy otrzymywaniu koncesyj właściciele autobusów międzymiastowych przyjęli już na siebie pewne obowiązki co do warunków pracy.



CIĘŻKIE POŁOŻENIE SZOFERÓW TAKSÓWEK WE WIEDNIU.

Według zawartej umowy zbiorowej szoferzy wiedeńscy otrzymują 27% dochodu brutto, przyczem zagwarantowana jest płaca minimalna 36 szylingów przy 10 godzinnym dniu roboczym za 6 dni. Ta płaca jest zupełnie niewystarczająca, a jednak wobec spadku ruchu, szofer rzadko zarabia ponad tę sumę. Właściciele ostatnio zamierzali podnieść taksę bez podwyższenia płacy minimalnej. Przeciw temu występują szoferzy.

SKRÓCENIE CZASU PRACY W SAKSONJI.

Wśród szoferów w Niemczech panuje wielkie bezrobocie i coraz liczniejsze są redukcje. Niedawno Tow. Ruchu Samochodowego S. A. Saksonji wobec zmniejszenia się ruchu postanowiło oddalić część pracowników. Ale rada zakładowa (t. j. reprezentacja robotnicza) sprzeciwiła się temu i wywalczyła wprowadzenie 40 godz. tygodnia roboczego od 5 października r. b. Udzielone już wymówienia — cofnięto.

Z AUTOMOBILIZMU.

SZYBKOŚĆ NADMIERNA.

Pismo „Auto" omawia dwa ciekawe wyroki Sądu Najwyższego, które wyjaśniają bliżej przepisy Rozporządzenia Prezydenta z r. 1928 o normach szybkości. Chodzi o wypadek najechania na szosie na osobę przechodzącą po śliskiej jezdni (czas był deszczowy). Sąd I-ej instancji skazał kierowcę, opierając się na tem, że osoba przechodząca rozglądała się, wchodząc na jezdnię i może nie zauważyła, a świadkowie nie słyszeli sygnałów. Potwierdził to również Sąd Najwyższy. Jego zdaniem szybkość jazdy musiała być nadmierna, bo oskarżony nie zdołał na czas zapanować nad samochodem. Obrona powołała się w kasacji na opinję biegłego, który stwierdził że szofer okazał dużą przytomność umysłu, hamując maszynę na krótkiej przestrzeni. Zdaniem Sądu Najw. szybkość nadmierna (cz. I art. 37 Rozp.) nie jest równoznaczna z szybkością maksymalną (cz. II art. 37). Sąd uważa w tym wypadku szybkość za nadmierną dlatego, że oskarżony w porę nie zahamował wozu oraz, że świadkowie, schodząc na jezdnię też nic nie widzieli i nie słyszeli sygnału. Również poszkodowana rozejrzała się przed zejściem na jezdnię i wozu nie widziała.

Inny wyrok dotyczył wypadku, gdy auto wjechało na chodnik, uderzyło o ścianę i wywróciło się po odskoczeniu. Przyczyną wypadku, zdaniem Sądu, było raptowne hamowanie nożnym hamulcem w momencie zarzucenia auta. Nie było w tym wypadku niedozwolonej szybkości, ale nienależyte normowanie szybkości, tak, by uniemożliwić zajście wypadku w razie zarzucenia auta.

NOWE PRZEPISY O RUCHU SAMOCHODOWYM W NIEMCZECH.

Nowy t. zw. „dekret koniecznościowy", dotyczący polityki finansowej Niemiec, reguluje również pewne kwestje z zakresu ruchu samochodowego, a więc wzmacnia się system koncesyjny, wprowadza jednolite opłaty za przewóz towarów na terenie całego państwa, które ustalać ma Minister Komunikacji. Chodzi tu o tak palący problem konkurencji przewozu samochodowego i kolejowego, dla zwalczenia tej konkurencji. Jest dalej przepisane, że przedsiębiorca musi się ubezpieczyć na wszystkie szkody osób lub rzeczy w myśl istniejących zresztą przepisów. Władze, wydające koncesje, będą tę okoliczność sprawdzały.

SAMOCHODY UBYWAJĄ W POLSCE.

Według statystyki Ministerstwa Robót Publicznych na dzień 1 lipca 1931 liczba samochodów (nie licząc wojskowych) w Polsce wyniosła 33.598, w czem 17.229 osobowych, 6.105 dorożek, 3.752 autobusów, 6.512 ciężarowych. Dalej było 8.525 motocyklów, 614 innych pojazdów mechanicznych (cysterny, samochody pożarne, traktory i t. p.). Ogólna liczba wozów mechanicznych wynosi 42.737.

Bardzo smutnym objawem jest *ubytek w ciągu ostatniego półrocza, wynoszący 9,7.* Na jeden pojazd mechaniczny przypada 734 mieszkańców.

ZE STATYSTYKI AUTOMOBILOWEJ W NIEMCZECH.

Na 1 lipca r. b. było w Niemczech 553.000 wozów osobowych i 161.000 ciężarowych. Dla porównania przytoczymy, że w r. 1914 osobowych wozów było 55.200 ciężarowych — 9.117, w r. 1924 — 132.000 osobowych i 61.000 ciężarowych. Mimo kryzysu liczba wozów rośnie. Wobec 1930 wzrosła o 6%. Przypuszczalna liczba szoferów pracujących wynosi 135.000. Liczba zorganizowanych wynosi 72 tysiące.

Związek Klasowy w r. 1930 wydał na zasiłki 1(
nych w Związku klasowym wynosi 72 tysiące.
szków — 702.587 marek.

BENZYNA Z WĘGLA BRUNATNEGO.

Jak wiadomo w Niemczech znajduje się na rynku benzyna sztuczna, otrzymana przez upłynnienie węgla. Ta sztuczna benzyna była dotąd otrzymywana przeważnie z węgla kamiennego. Obecnie nastąpił zwrot w kierunku wytwarzania taniego paliwa z węgla brunatnego i zainteresowane sfery handlowe obawiają się poważnego obniżenia cen dla innej benzyny.

Pragnie się ograniczyć zużycie nowej benzyny do rolnictwa (traktory).

Zanim benzyna z węgla kamiennego dała się zastosować trzeba było starannych zabiegów. Zrazu zawierała zbyt wielką przymieszkę czynnej siarki i specjalny odór węgla brunatnego uniemożliwiał użycie w automobilizmie tego materjału pędnego. Do pewnego stopnia odór ten pozostał, ale pod względem chemicznym jakość tej benzyny została wysoce udoskonalona. Produkcja jest jeszcze niewielka — wynosi mies. 1500 t

NA CO JEST NARAŻONY SZOFER?

Znajdujemy w dzienniku jeden z niestety bardzo licznych wypadków: w Bydgoszczy jakiś Wojtalewicz wsiadł do taksówki szofera Geista i kazał się wieźć za miasto. Przybywszy na miejsce wymienione trzema strzałami zabija szofera i ucieka. Ma stanąć przed Sądem Doraźnym.

Przytaczamy ten wypadek, by raz jeszcze uprzytomnić sobie, na co jest narażony szofer. Na wszelkie „przyjemności" od dowolności władz i grubjaństwa publiczności a skończywszy na... strzałach zamiast zapłaty za jazdę. Ile to przykrości doznaje szofer od nietrzeźwych pasażerów! A tymczasem wciąż szerzy się różne anegdoty i kalumnje na temat „nietrzeźwości" kierowców. Prasa zazwyczaj schlebia publice, przedstawiając ją jako wciąż narażoną na „popisy" kierowców, a często sama musi przytaczać fakty, dowodzące, że szofer jest w istocie kozłem ofiarnym, który — siadając przy kierownicy — nie jest pewny swego życia.

Koledzy! Kupujcie tylko w firmach, które się u nas ogłaszają!

CENY OGŁOSZEŃ:

1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50.
Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE CENTR. SEKCJI Z. Z. A. PRZY Z. Z. T.

WYDAWCA: **ROMAN APRILL.** REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **STANISŁAW RONGENS.**

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.